



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE ANTROPOLOGÍA

**“Ya somos parte de Xona”: identidades emergentes y
urbanización. Los conductores de bicitaxis en Xonacatlán,
México.**

Artículo

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

P R E S E N T A

EDUARDO GUTIÉRREZ BASILIO

DIRECTOR DEL ARTÍCULO

DR. JOSÉ LUIS ARRIAGA ORNELAS



TOLUCA, MÉXICO FEBRERO 2022

“Ya somos parte de Xona”: identidades emergentes y urbanización. Los conductores de bicitaxis en Xonacatlán, México.

Resumen

El artículo ofrece un acercamiento etnográfico a los conductores de bicitaxi que operan Xonacatlán, Estado de México. El interés primario se centra en la génesis de esta actividad laboral emergente y alternativa, que se presentó en medio de un proceso de metropolización. Y el objetivo central es dar cuenta de la construcción de la identidad grupal que se da entre los bicitaxistas y que, de alguna manera, releva a aquella otra correspondiente con las actividades rurales, que imperaban en el municipio hasta hace unas décadas. Los hallazgos apuntan a un municipio al que “le llegó la ciudad” y en el que hoy los trabajadores de bicitaxis no sólo han construido su identidad colectiva a partir de su actividad, sino que también han reordenado subjetivamente su entorno y se relacionan con él a través de máquinas que llevan “algo” de cada uno de ellos, expresado en sus modificaciones mecánicas y estéticas. Todo ello se condensa en la convicción “ya somos parte de Xona”, como consolidación de un proceso identitario.

Palabras clave: construcción de identidad, bicitaxis, Xonacatlán, trabajo, actividad alternativa

Abstrac

The article offers an ethnographic approach to the pedicab drivers operating in Xonacatlán, State of Mexico. It focuses on the genesis of this emerging and alternative work activity, in the midst of a process of metropolization. The objective is to account for the process of construction of group identity that occurs among pedicab drivers and comes to replace that other corresponding to rural activities, which prevailed in the place until a few decades ago. The findings point to a municipality where "the city arrived" and where pedicab workers have built their identity based on their activity. They have subjectively reordered their environment and relate to it through machines that carry "something" of each of them, expressed in their mechanical and aesthetic modifications. All this is condensed in the conviction "we are already part of Xona", as a consolidation of an identity process.

Key words: construction of identity, bicycle taxis, Xonacatlán, work, alternative activity.

Resumo

O artigo oferece uma abordagem etnográfica aos motoristas de pedicab que operam em Xonacatlán, Estado do México. Enfoca a gênese dessa atividade laboral emergente e alternativa, em meio a um processo de metropolização. O objetivo é dar conta do processo de construção da identidade grupal que ocorre entre os motoristas de pedicab e vem substituir aquela outra correspondente às atividades rurais, que prevaleciam no local até algumas décadas atrás. Os achados apontam para um município onde “chegou a cidade” e onde os trabalhadores do pedicab construíram sua identidade a partir de sua atividade. Eles reordenaram subjetivamente seu ambiente e se relacionam com ele por meio de máquinas que carregam “algo” de cada um deles, expresso em suas modificações mecânicas e estéticas. Tudo isso se condensa na convicção “já fazemos parte da Xona”, como consolidação de um processo identitário.

Palavras-chave: construção de identidade, pedicabs, Xonacatlán, trabalho, atividade alternativa.

Introducción.

Xonacatlán es un municipio que se ubica a 30 kilómetros de la Zona Metropolitana del Valle de México y, al mismo tiempo, es parte de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Pero hasta 1990 este municipio contaba sólo con 28,837 habitantes y una economía basada en las actividades agropecuarias. Dos décadas después (2010) el Censo de Población registró 46,331 habitantes en esta demarcación; es decir, en 20 años la población había aumentado en 37%. Un lustro más tarde, en el Conteo General de Población y Vivienda 2015, su población ya ascendía a 51 mil 646 habitantes y su plan de Desarrollo Municipal (2016-2018) decía que el municipio “se ha convertido en un polo de atracción económica y demográfica”. El dato más reciente, del Censo General de Población y Vivienda 2020, registró para este municipio 54,633 habitantes. Todo lo anterior significa que, en un lapso de tres décadas, Xonacatlán prácticamente duplicó su población, se integró a la Zona Metropolitana de Toluca y se transformó.

Se puede decir que a este lugar “le llegó la ciudad” (Osorio, 2015) y, por ello, en términos socioculturales se vuelve pertinente abordar los procesos de construcción de nuevas identidades, a raíz de la transformación del entorno, que avanza conforme lo hace la expansión metropolitana. Uno de los aspectos implicados en tal transformación es el tipo de relaciones que se entablan entre el trabajo y la identidad. Pensando a esta última en relación directa con el discurso de los sujetos, la interacción social y ubicándola en la esfera subjetiva de los actores sociales (Mercado y Hernández, 2010).

Son diversas las nuevas actividades económicas alternativas en las que se ha visto involucrada la población de Xonacatlán, sobre todo en el sector secundario y terciario de la economía a partir de las transformaciones de su entorno y la reorganización de la población. Como ya ha sido estudiado, de unos cinco años a la fecha, en dicho municipio, sobre todo en su cabecera municipal,

Los sectores primario y secundario son nulos en la cabecera municipal, debido a la pérdida total de espacios para las actividades agropecuarias y las actividades industriales se localizan fuera del municipio (el sector terciario, que incluye servicios como el comercio, la construcción y lo referente a los alimentos, es por mucho el de mayor importancia, ya que en éste trabaja 56.64% de la fuerza laboral” (Cadena, 2018: 63).

A consecuencia de tal transformación se puede rastrear la emergencia de nuevas identidades, que parecen cada vez más lejanas de aquella otra identidad vinculada al trabajo agropecuario y que estuvo presente de manera dominante en este municipio hasta hace apenas unos años. En la esfera subjetiva de los actores sociales involucrados en estas nuevas actividades económicas/laborales parece emerger lo que refería Tajfel respecto a la identidad: “la identidad social de un individuo, concebida como el conocimiento que tiene de pertenecer a ciertos grupos sociales junto con la significación emocional y valorativa que él mismo le da a dicha pertenencia, sólo puede definirse a través de los efectos de las categorizaciones sociales que segmentan el medio ambiente social de un individuo en su propio grupo y en otros grupos (1983: 296).

La pregunta que inevitable aunque no explícitamente pueden llegar a hacerse en algún momento los trabajadores de Xonacatlán es: ¿quién soy? Es justo la pregunta básica de los estudios de identidad que inspiraron a Erickson (1977) y

que originalmente se formularon desde el psicoanálisis (Scandroglio, 2008), pero que después serían materia de interés para la sociología, la antropología y la psicología social (Portal, 1991; Morales, 1999; Aguirre, 1999; Giménez, 1996; Chihu, 2002). Es la misma interrogante con la que el presente trabajo busca abordar, etnográficamente, el caso de una de esas identidades emergentes, vinculada a una actividad económica alternativa, surgida con los apremios de movilidad que trajo consigo la urbanización del municipio: los conductores de bicitaxis en Xonacatlán.

Se trata de individuos que, de manera cuasi-fortuita, encontraron la forma de laborar y obtener recursos con la prestación de un servicio que no puede sostenerse que obedeció a una planeación urbana, a una política pública en materia de movilidad o que haya sido introducido por una empresa importante en materia de transporte. Interesaba indagar también su génesis como actividad económica alternativa, que no ha tenido réplica en los otros municipios que integran la Zona Metropolitana de Toluca.

En efecto, si se considera a los 22 municipios que integran la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (GEM/COESPO, 2012) en ningún otro está presente con similar fuerza el servicio de bicitaxis. Es un fenómeno vinculado a la movilidad y que está indisolublemente ligado al proceso de metropolización de Xonacatlán. En ese sentido se puede señalar, en correspondencia con lo que mencionan Vivas y Rivera-Fumaz (2007), Sheller (2006) o Simmell (1999), que el estudio de la movilidad urbana no se limita sólo a la capacidad de movimiento de las personas, productos y vehículos, si no que de ésta se desprenderán distintas dinámicas y relaciones sociales. En el caso que ocupa a este trabajo puede, inclusive, sugerirse una articulación hombre/máquina (a través del “tuning”), en la que diferentes aspectos de la cultura se manifiestan.

Los noveles conductores de bicitaxis parecen haber experimentado un ejercicio de autoreconocimiento, de percepción de sí mismos, producto del cual construyen una imagen de lo que son como personas y, desde ahí, se autoreconocen como miembros de un grupo que se mueve en una economía alternativa y, a su vez, emprende la búsqueda de un lugar en donde pueda articularse con su entorno, su espacio, su tiempo (Mercado y Hernández, 2010).

Lo que este trabajo ofrece es el resultado de una aproximación de corte etnográfico a ese grupo de conductores de bicitaxi. El interés se centró en conocerlos, comprenderlos y revisar la manera en que sus integrantes construyen su sentido de pertenencia grupal. Se buscó establecer los elementos que los propios sujetos consideran significativos. En este sentido se adopta la idea de que la identidad colectiva es, ante todo, una construcción subjetiva (Giménez, 2000), que puede conocerse en la medida que se documenten las interacciones cotidianas que se convierten en referente para que los actores delimiten lo que les es propio de lo que les resulta ajeno.

La investigación de la que deriva este trabajo puso a prueba la hipótesis de que la identidad es dinámica (Portal, 1991; Giménez, 2000) y que, en el caso de los habitantes de Xonacatlán, en este contexto histórico particular en el que hoy se encuentran, han reelaborado los elementos culturales grupales y, en buena medida, lo han hecho a partir de nuevas interacciones que se desprenden de las actividades laborales que hoy realizan, cargadas claramente hacia los sectores secundario y terciario, que antes eran marginales en esta región. Más adelante se describirán estas actividades y la vida en el municipio en estudio.

En términos teóricos, se sabe que la identidad colectiva que hoy es materia de reflexión en los ámbitos sociológico y antropológico fue precedida por las investigaciones que desde la psicología social hizo gente como Henry Tajfel (Chihu, 202). Elemento clave para la identidad, desde el inicio de su construcción teórica, es la pertenencia a un grupo, porque gracias a ello el individuo se diferencia frente a los miembros de otros grupos a los que no se siente pertenecer (Mercado y Hernández, 2010). También existe evidencia robusta para sostener que la conciencia de pertenecer a un grupo se da como resultado de un proceso en el que los individuos ordenan su entorno, a través de categorías o estereotipos que se convierten en creencias compartidas precisamente por su grupo (Aguirre, 1999).

La autoadscripción del individuo a un grupo “puede ser mediante la asunción de algún rol dentro de la colectividad o mediante la apropiación e interiorización, al menos parcial, del complejo simbólico-cultural que surge como emblema de la colectividad en cuestión” (Giménez, 2000: 52). Establecer cómo se formó el

“nosotros”, entre quienes trabajan conduciendo bicitaxis en Xonacatlán, fue en todo momento el objetivo de la investigación.

En términos metodológicos la aproximación etnográfica se buscó mediante el trabajo de campo, encaminado a *estar* donde los conductores de bicitaxis están. Hacer observación directa y conversar con ellos fueron las técnicas seleccionadas para entender su forma grupal de apropiarse del espacio y, sobre todo, de interactuar con sus bicitaxis. Por esto último se puso especial atención a una de las características principales de este servicio en Xonacatlán: el “tuning” o personalización de los vehículos o bicitaxis. Esta práctica se presenta como una expresión propia de la cultura y de la identidad de los conductores, que habla no sólo del grado sino de la calidad de la identificación: “el grado se refiere a la fuerza con la que se experimenta la diferencia con otros grupos; en cambio la calidad de la identificación equivale a la atracción que siente el individuo hacia el propio grupo” (Morales 1999: 82).

Como se evidenciará en las siguientes páginas, los trabajadores de bicitaxis en Xonacatlán, no sólo han construido su identidad colectiva a partir de su actividad, también han reordenado subjetivamente su entorno (ese que ha experimentado un cambio profundo en términos de urbanización en los últimos años) y se relacionan con él a través de máquinas que llevan “algo” de cada uno de ellos, expresado en sus modificaciones mecánicas y estéticas. Todo ello se condensa en la expresión “ya somos parte de Xona”, como consolidación de la identidad colectiva, construida a medida que se experimentaba en la cabecera municipal una intensa transformación que avanza conforme lo hace la expansión metropolitana de la ciudad de Toluca.

El trabajo de campo se realizó durante el año 2019 y se tuvo contacto con trabajadores de bicitaxis pertenecientes a las seis organizaciones que actualmente controlan las casi 330 unidades que operan en el municipio. Se generaron datos cualitativos sobre su actuar cotidiano, la percepción de sí mismos, del entorno, de la actividad económica alternativa que desempeñan y de su relación con el bicitaxi. Igualmente se realizó recopilación de datos históricos y de archivo para describir el proceso de transformación del municipio y la emergencia de actividades comerciales y productivas que hoy son características de Xonacatlán.

Todos estos datos se despliegan en las siguientes secciones del artículo. En la primera de ellas se da cuenta del proceso de transformación del municipio, en la segunda se describe la organización interna que tiene el servicio de bicitaxis dentro de la cabecera municipal, detallando cómo están regulados y las relaciones sociales que se generan, propiciadas por el servicio que prestan y, en un tercer momento, se permite escuchar la voz de los trabajadores del bicitaxi, sobre todo su apreciación subjetiva del servicio que prestan, el “tuning” o personalización de los vehículos o bicitaxis con los que trabajan y la construcción de su identidad en un entorno en acelerada transformación.

La Cabecera Municipal de Xonacatlán y su proceso de transformación

El municipio de Xonacatlán y en especial su cabecera municipal han pasado por un acelerado proceso de cambio. En cuestión de tres décadas dejó de ser una zona rural, ubicada en la periferia de la capital del Estado de México, dedicada a la agricultura y otras actividades rurales, para convertirse en un referente regional en materia comercial. Este municipio se localiza al norte del valle de Toluca y está adscrito a la parte central del Estado de México. Limita al norte con el municipio de Oztolotepec; al sur con los municipios de Lerma y Huixquilucan; al este con el municipio de Naucalpan y al oeste nuevamente con el municipio de Oztolotepec (Bonifacio, 2010).

La cercanía de su cabecera municipal con la zona industrial de Lerma, específicamente con el Parque Industrial Toluca 2000, la Central de Abastos de Toluca y el Aeropuerto Internacional de Toluca, es un factor que ha influido de manera determinante en su urbanización. Se ha convertido en un polo con muchas actividades de comercio y servicios, a tal grado que sus propios habitantes aseguran: “Aquí encuentras de todo” y esto se debe a la gran variedad de productos que se comercializan en el sitio, desde abarrotes hasta alimentos de origen vegetal y animal, pasando por ropa y calzado, papelería, bisutería, fármacos y dispositivos tecnológicos. Esto ha hecho que Xonacatlán (principalmente su cabecera municipal) se vuelva un punto de distribución y venta de productos, en el que se concentran personas de diferentes procedencias, que van a este lugar para adquirir todo tipo de mercancías.

Evidentemente este auge como zona comercial se fue dando paulatinamente, a través del tiempo y por distintos factores tanto internos como externos. De acuerdo con Bonifacio (2010), a partir 1924 la población de Xonacatlán, Mimiapan y Zolotepec son beneficiados con el reparto de tierras ejidales, mismas que se les dotan de manera definitiva en 1927. En aquella época la población le da un gran valor a la actividad agrícola y se ocupa básicamente en el cultivo de maíz, calabaza, frijol y papa.

Es en 1931 cuando se inicia la construcción del palacio municipal. En 1932 se crea el cuerpo de la Defensa Rural de Xonacatlán y en 1933 se funda el primer equipo de fútbol, llamado "Juventud Xonacatlán". Durante los años 1945 y 1946 se inaugura el palacio municipal, se introduce la energía eléctrica (sólo en la cabecera municipal) y se inaugura el campo de fútbol "Gustavo A. Vicencio". En 1947 se adquiere el terreno para la construcción del centro escolar "Lic. Benito Juárez", primer plantel educativo en la demarcación.

Siempre de acuerdo con la crónica de Bonifacio (2010), para inicio de la década de los 50's comenzaría la construcción de la carretera Naucalpan-Toluca, misma que es inaugurada el 5 de agosto de 1965 por el entonces presidente de la República, Gustavo Díaz Ordaz. Esta carretera daría pie a la apertura de las vías de comunicación que hasta la fecha ocupan los habitantes del municipio para entrar y salir del mismo.

A partir de 1956 y hasta 1970 se adquieren terrenos y se construyen escuelas de nivel Preescolar, Primaria, Secundaria, una Preparatoria y centros educativos de enseñanza técnica (CECyTEM). Igualmente, se instalan el centro de salud y se amplían las redes de electricidad y telefonía. Xonacatlán empezaba a cambiar.

A la par que en la cabecera se daba este desarrollo de infraestructura, la vida y cotidianidad de las personas se iba modificando: a medida que avanzaba el proceso de urbanización, poco a poco a las actividades agrícolas se dejaron de lado, lo cual implicó un cambio en el modo de vida. En adelante el trabajo en el campo ya no sería el centro en torno del cual girara el acontecer diario de las individuos, sino que estos empezarían a dedicarse a otras labores y a desplazarse dentro y fuera del municipio en busca de empleo.

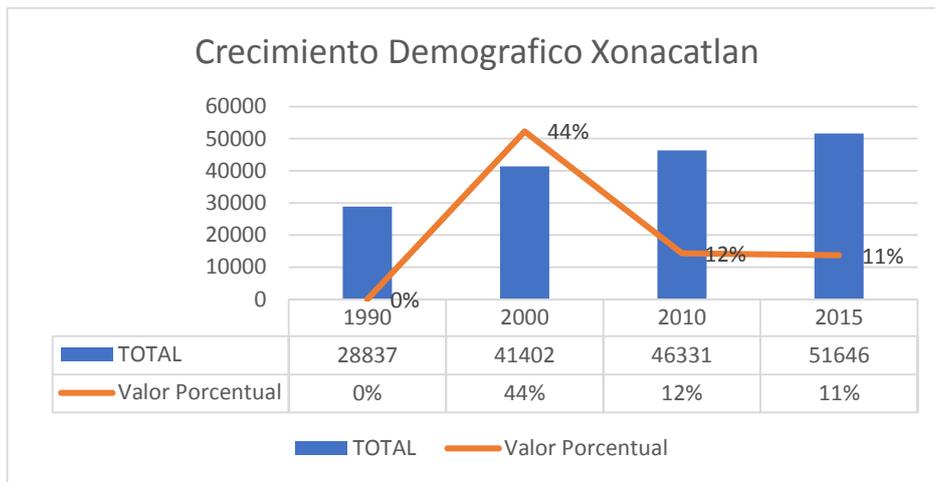
La transformación acelerada a la que se vio sujeta la cabecera municipal en los últimos treinta años terminó por convertirla en un lugar que brindaba oportunidades (no sólo a sus habitantes originarios) para el comercio, la vivienda (por su cercanía a la ciudad de Toluca y a la Zona Metropolitana del Valle de México), para los servicios o para la migración. La economía del municipio se terciarizó, su población creció y también lo hizo el flujo de personas dentro de la cabecera municipal. La movilidad se multiplicó exponencialmente.

La dinámica que fue adquiriendo la vida en Xonacatlán hacía que la gente buscara generar autoempleos en la cabecera municipal, o bien estuviera demandando empleo en las ciudades de Toluca, México y en la zona industrial de Lerma. A cualquiera de estos sitios ahora era posible desplazarse con menor dificultad, a través de las vías de comunicación creadas desde la segunda mitad de la década de los 60's. A su vez, de acuerdo con el testimonio de los habitantes, la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en los años noventa hizo que casi en definitiva la actividad agrícola dejara de ser redituable, por no poder competir con los productos de importación.

La urbanización y descampesinización que se generó en la cabecera municipal de Xonacatlán no se dio de manera aislada, es parte de un proceso que se fue dando de manera paulatina en el Estado de México y a nivel nacional. De acuerdo con Arriaga y Velazco (2017), entre 1930 y 1980 la población rural pasaría de representar de un 70% a sólo un tercio del total de los habitantes, es decir un 33% de la PEA nacional, lo que quiere decir que entre 1930 y 1970, las personas empezaban a salir del campo a las ciudades. Se presentó una migración temporal, en la cual la gente no dejaba definitivamente las zonas rurales, sino que seguía en ellas pero la agricultura ya no era su actividad principal.

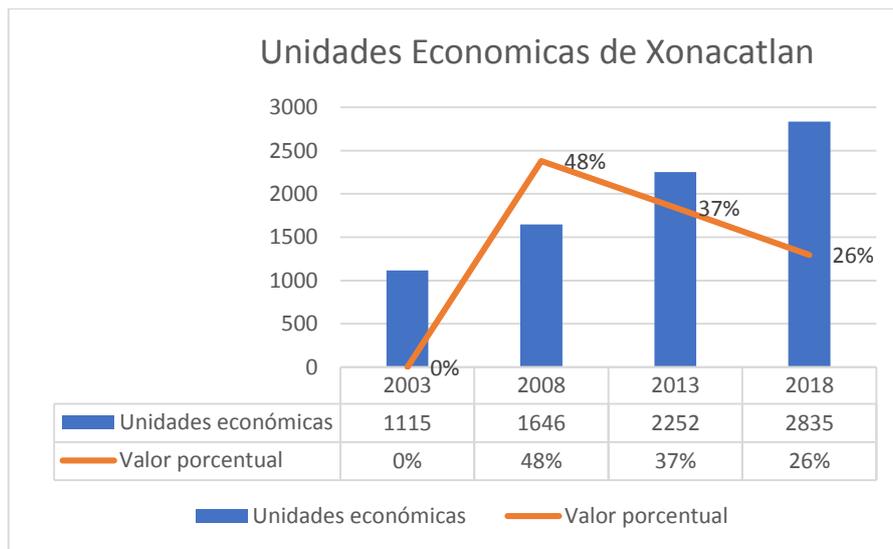
En el caso de la cabecera municipal de Xonacatlán, su proceso de Urbanización ha continuado hasta la fecha, y esto se hace visible al analizar su crecimiento demográfico, el incremento de sus unidades económicas, la disminución en su producción agrícola y la extensión de su mancha urbana. La tabla 1 ilustra la evolución demográfica en el municipio. La tabla 2 muestra el comportamiento de las unidades económicas; y la Imagen 1 su distribución territorial.

Tabla 1



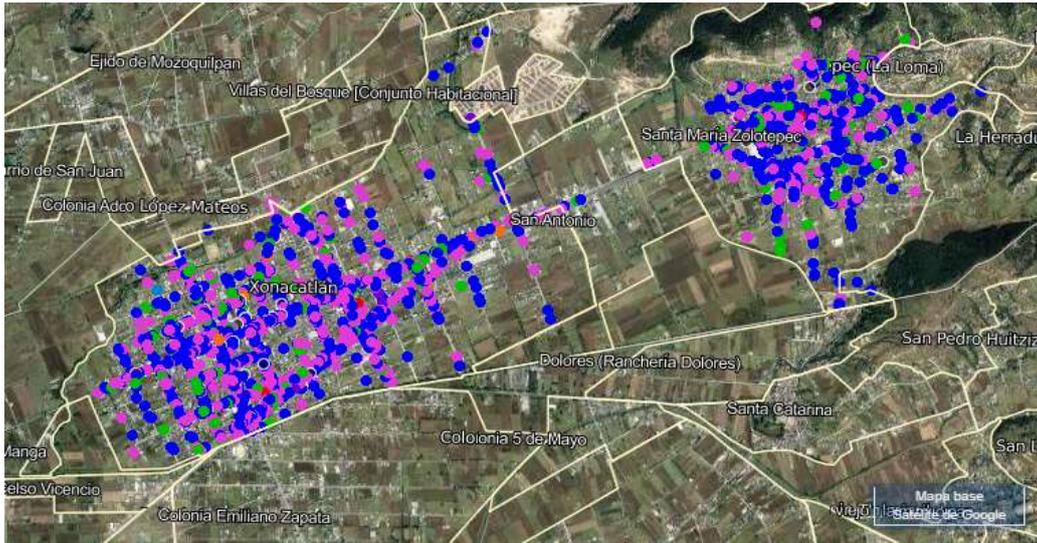
Fuente: Elaboración Propia Con Datos del INEGI: Censo de Población y Vivienda 1990. 2000 y 2010 y Encuesta Intercensal 2015

Tabla 2



Fuente: Elaboración Propia Con Datos del INEGI: Censos Económicos 2004, 2009, 2014 y 2019.

Imagen 1



Distribución de Unidades Económicas dentro del Municipio de Xonacatlán

Fuente: INEGI: Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

A simple vista son perceptibles los cambios (ver el comparativo de la Imagen 2). La profundidad de los mismos es más difícil de apreciar, para ello se requiere atender el ámbito subjetivo de la población. Entender lo que para ellos ha sido la transformación del entorno, los procesos a partir de los cuales se han ajustado a la misma y han trastocado sus dinámicas, sus relaciones, su organización e identidad es parte de lo que se debe investigar. En el caso del presente trabajo se busca contribuir a ello.

Imagen 2



Crecimiento de la Mancha Urbana de la Cabecera Municipal, comparativo de los años 2003 y 2018

Fuente: Google Earth

Antecedentes y Origen de Servicio de Bicitaxis en la Cabecera Municipal de Xonacatlán.

El bicitaxi, como medio de transporte para personas y mercancías, se remonta a un pasado rural, a finales del siglo XIX en Asia. Posteriormente se expandiría hacia la India (Lagos, 2019). También tendría presencia en los años treinta en Senegal y, a partir de la década de los 60's, en Kenia y Uganda. Después surgiría entre los años de 1970 y 1980 el mototaxi como una evolución tecnológica del bicitaxi (Díaz, Plat, Pochet y Sahabana, 2011).

Luego de cinco décadas de dominación casi absoluta del motor de combustión interna, miremos hacia esos modos de transporte que parecieran pertenecer a

otra era, más lenta, más humana (...) En su mayoría estos “nuevos modos” de transporte no son, después de todo, tan nuevos. Algunos son redescubrimientos de tecnologías que la aplanadora ideológica del modernismo y el avasallador cohete del capitalismo habían convenientemente olvidado para acelerar el movimiento y maximizar utilidades. La verdad es que el automóvil y el autobús todavía dominan nuestros panoramas urbanos, nuestra cotidianidad, y probablemente los seguirán dominando por muchas décadas. Pero el hecho de que ciudades y ciudadanos estén dispuestos a considerar otras opciones es un síntoma de la insatisfacción con esas soluciones únicas de concreto armado, llantas de caucho y ubicua contaminación que estos modos conllevan. (Dávila, 2012)

La presencia del bicitaxi en la cabecera municipal de Xonacatlán se remonta a finales de la década de los 90's. Específicamente en 1999 se funda una primera agrupación: “Xonitas Unidas”. En ella se aglutinan un pequeño grupo de trabajadores que ofrecen el servicio de transportar a la gente dentro de la cabecera municipal. De acuerdo con lo que comentan algunos habitantes del lugar, el servicio de bicitaxis surge junto con el desarrollo y auge del comercio en la cabecera municipal, luego del proceso de pavimentación de las calles principales de la cabecera. A la vuelta de unos años ya no sólo transportan personas, sino que mueven mercancías e insumos de todo tipo, según comentan los propios conductores:

Aquí a los bicitaxistas los puedes agarrar para todo, desde un colado hasta acarreo de material, ya no es como antes que tienes que agarrar a alguien especial para que te haga las cosas, ya cualquier bicitaxista te descarga, meten o hasta hacen casas, porque aquí hay muchos albañiles trabajando que le saben a todo aquí un bicitaxista se puede rifar de todo, la gente ya se acostumbró a nosotros para hacer cualquier trabajo (Juan Manuel, 2019).

En medio de todo el proceso de urbanización en Xonacatlán y el cambio en la principal actividad económica, mucha fuerza de trabajo queda liberada de las actividades agropecuarias. Es entonces que el autoempleo, la asalarización, el comercio y otras fuentes de trabajo emergen. La movilidad de la población se incrementa de manera dramática y, según lo recuerdan los propios conductores, sobre todo los pioneros de esa actividad, el servicio de bicitaxis aparece “como una necesidad”:

Este servicio no va a desaparecer, es la misma gente quien nos pide, saben que para cualquier cosa ahí vamos a estar sobre todo en la economía les sale mucho más barato agarrar un bicitaxi que un taxi, y por eso nos prefieren nosotros (Huesito, 2019).

En un principio fueron familias las que organizaron este servicio en la cabecera municipal: la familia García Ríos, la familia Estrada Hernández y la familia Díaz. De acuerdo con los testimonios que fue posible recoger, se retomó la idea de los bicitaxis a partir de lo visto en el centro histórico de la Ciudad de México. El primer impulso fue muy fuerte: quizá por la novedad, por lo económico del servicio o por el tipo de distancias y tiempos, el servicio de bicitaxis empezó a tener éxito. Esto provocó que no pocas personas se quisieran integrar a la primera organización de bicitaxis. Se trataba de una opción para quienes estaban en busca de un trabajo, de un empleo o una ocupación tras quedar liberados como fuerza de trabajo ocupada anteriormente en el ramo agrícola.

Los bicitaxis en Xona representan una oportunidad laboral para mí y para otros muchos más, por ejemplo yo agarro este trabajo por temporadas, sobre todo cuando no encuentro trabajo en otros lados y también vienen muchas personas de fuera, de otros pueblos pues y obtienen una oportunidad un trabajo aquí como conductores del bicitaxi (Israel Hernández, 2019).

Sin embargo, este primer grupo pionero del servicio rechazó a una gran cantidad de personas que querían sumarse a la labor. La consecuencia fue que otra gente creara sus propias organizaciones, haciendo que surgieran más unidades de bicitaxi en la cabecera municipal. Cronológicamente surgieron de la siguiente manera: “Xonitas Unidas” se fundada en 1999; “Calandrias Unidas de Xonacatlán” en el 2001; “Calandrias Unidas A .C” se funda en el 2003. Luego, los “Xonitas Unidas” se fragmenta por problemas internos entre los principales líderes, lo cual provocaría que surgieran “Calandrias Halcones” y “XonComet” en el 2006; y para el 2010 aparece la última organización con el nombre “Vicente Guerrero”.

Durante el primer año de funcionamiento del servicio de bicitaxi éste no era regulado por el ayuntamiento de Xonacatlán, debido que en aquel entonces se encontraba en la presidencia municipal Abdías García Peña, quien conocía y tuvo cercanía con los líderes de la primera organización. Este alcalde les permitió trabajar libremente, pero para el año 2000, con la entrada de la administración del entonces presidente municipal J. Jesús Morales Gil, se realizó el primer intento por regular el servicio, cobrando una cuota de \$600 anuales a cada bicitaxista para expedirles un permiso y se emitió un Reglamento.

Posteriormente las demás administraciones municipales siguieron con la regularización y ordenamiento del servicio.

Somos agremiados del servicio de bicitaxis todos cooperamos para las festividades del pueblo sin importar la religión que practiquen algunos compañeros, ya que nosotros ofrecemos un servicio igualitario sin importar la religión que la ciudadanía practique. (Natam, 2019) Líder de la Organización los xonitas unidas

Históricamente, el servicio ha estado en dos ocasiones a punto de desaparecer. La primera fue en el año de 2006, cuando se enfrentó a un problema con la Secretaría del Transporte del Gobierno del Estado de México. Ocurrió que el servicio de bicitaxi comenzó a ganar tanto terreno que una ruta concesionaria de transporte público (camiones de pasajeros) empezó a ver disminuidas sus ganancias y se sintió obligada a reducir sus corridas. Frente a esta circunstancia presentó una queja ante dicha autoridad. La Secretaría buscó quitar el servicio de bicitaxis y así inició un litigio. Para entonces la fuerza del gremio de trabajadores de bicitaxi ya era considerable, lo cual les permitió financiar el litigio y obtuvieron el permiso para seguir trabajando, sobre todo porque hubo respaldo para ellos por parte del gobierno municipal y habitantes de la zona, quienes ya para aquel momento mostraban un proceso de identificación con la presencia local de este servicio alternativo, organizado desde lo familiar y, luego, lo comunitario.

El bicitaxismo no va desaparecer esto es el sustento de muchos, lo que hacemos ayuda en la economía, somos parte de la cadenita, no solo transportamos gente, los comerciantes requieren de nosotros, hacemos pedidos, transportamos su mercancía, ya somos parte de Xona, aquí somos de 300 bicitaxistas, donde más se puede ver eso. (Juan Manuel, 2019)

La segunda ocasión que presentó riesgo para los bicitaxis se daría por un accidente en el que una pasajera perdiera la vida. La víctima fue impactada por un vehículo mientras se encontraba abordando un bicitaxi. Luego del incidente se elevaron algunas voces que señalaban al servicio como inseguro. Pidieron su desaparición, pero las autoridades municipales en turno, junto a todos los líderes de las organizaciones, acordaron atender el problema a través del fortalecimiento del reglamento que regula a este servicio.

Superados estos dos episodios da la impresión de que este servicio, surgido como una actividad económica alternativa terminó por afianzarse entre la población del municipio. En voz de uno de los informantes, conductor de bicitaxi:

Por lo que yo sé, Xona es reconocido por dos cosas por los peluches y los bicitaxis, ya no hay muchos pueblos donde los haya (El Negro, 2019)

Actualmente el servicio de bicitaxis en Xonacatlán se encuentra en funcionamiento con seis organizaciones. De acuerdo al registro de las autoridades municipales, existen 322 unidades brindando el servicio diariamente. La última regulación que se hizo es que ya no pueden entrar más bicitaxis a la cabecera y del mismo modo los bicitaxistas ya no pueden cambiarse de organización, a fin de que exista un número equitativo de bicitaxis entre todas las organizaciones.

Cuando se arriba a la cabecera municipal de Xonacatlán es inevitable encontrarse con los bicitaxis. La base más importante de estas unidades se encuentra ubicada a pie de carretera, justo en la entrada principal a la localidad. Están ahí porque es el sitio que sirve como paradero de autobuses. Estos últimos arriban desde Naucalpan (en la Zona Metropolitana del valle de México) o desde Santa María Tetitla y posteriormente se dirigen a Toluca. La base de bicitaxis está a un costado de este paradero, donde también comparten espacio con una base de taxis convencionales (automóviles) que prestan un servicio colectivo con destino a Villa Cuauhtémoc. Igualmente este sitio está a unos pasos del túnel que permite cruzar al otro lado de la carretera.

A simple vista se aprecia que la Base de bicitaxis está delimitada en el suelo y en la pared, marcada con pintura color amarillo que indica, con unos cuadros numerados del 1 al 15 y puestos en fila, cada uno de los lugares para un bicitaxi. En la Base se encuentra una capilla con la imagen de la Virgen de Guadalupe, colocada por los conductores de bicitaxistas, por lo cual el lugar se convierte en su punto de reunión los días 12 de diciembre, día en que se celebra a la Virgen.

La dinámica con la que funciona la base es la siguiente: cada bicitaxista, sin importar la organización a la que pertenezcan, se pueden formar; sólo deben respetar el orden en que hayan llegado. Es decir, se va colocando un bicitaxi tras

otro y, conforme estos son ocupados por un usuario, solamente se irán recorriendo de puesto. Las actividades entre los bicitaxis no se detienen a lo largo del día, y ello obedece, en buena medida, al flujo de gente que descende de los autobuses o taxis convencionales (procedentes de distintas partes) y ocupa un bicitaxi para adentrarse en la comunidad. También ocurre a la inversa: gente que sale de la cabecera municipal lo hace en bicitaxi y arriba a la carretera para hacer algún transborde y llegar a otro destino

Desde luego, la Base también se convierte en un espacio de interacción social entre los operadores: mientras esperan pasaje, aprovechan para platicar e interactuar entre ellos. Además, por ser una zona transitada, la presencia de comerciantes ambulantes es continua, por lo que durante los tiempos de espera, los conductores y compran, dulces, botanas y refrescos, lo que contribuye a que exista una constante interacción entre ellos.

La ruta de una actividad alternativa y emergente a un elemento identitario

El bicitaxi de Xonacatlán se caracteriza por ser una bicicleta adaptada con una caja de acero de dos ruedas. Usualmente está forrada con una lona distintiva del color de la organización a la que pertenece su conductor, colocada en la parte trasera de la unidad. Este medio de transporte está acondicionado para llevar a un máximo de cuatro pasajeros al mismo tiempo. Ahora también es común que se utilice para el traslado de todo tipo productos y mercancías de los distintos comerciantes de la cabecera municipal. Los conductores de los bicitaxis en su totalidad son hombres en un rango de edad de entre los 18 a los 55 años.

Sé que yo tengo que dar un buen servicio y que la gente quede a gusto con mi trabajo. Porque sé que esta es la manera en yo día día puedo sacar para mi sustento. Cuando empecé a trabajar en esto, al principio, me daba vergüenza, pero después supe que esto es como cualquier otro trabajo y que tiene su importancia y por eso ha seguido por tantos años (Alberto Mendoza, 2019).

Hoy en día el servicio de Bicitaxis se encuentra regulado por el gobierno de la cabecera Municipal de Xonacatlán, mismo que reconoce a seis organizaciones, las cuales tienen uno o dos líderes y un número variable de conductores (véase tabla 3). Los primeros, son los representantes de la organización ante el ayuntamiento, se encargan de recolectar y entregar la documentación correspondiente de cada uno de los conductores que tienen asociados a la

presidencia municipal, además de solucionar problemáticas y pagar multas que se llegaran a presentar.

Por su parte, cada conductor deberá presentar su credencial de elector y una cuota de entre \$250 a \$300 pesos anuales (la cuota dependerá de la administración que se encuentre en curso). Una vez que el bicitaxista haya cumplido con estos requisitos, el Ayuntamiento le expedirá una identificación, una placa con un número de serie, una tabla de tarifas autorizadas y un reglamento, los cuales debe portar en todo momento para que este pueda laborar libremente.

La posesión de un bicitaxi puede ser por propiedad privada o bien por arrendamiento, es decir que existen conductores que manejan su propio vehículo, mientras que hay personas que se dedican a la renta de bicitaxis, en el que prestan el vehículo por una tarifa diaria de \$50 a \$60 pesos.

La importancia de mi trabajo como bicitaxista es poder brindar el mejor servicio, sobre todo a las personas que lo necesitan, como personas mayores de edad, con alguna discapacidad, o personas que llevan mucha carga (Miguel, 2019).

El reglamento impuesto por el Ayuntamiento es el que dicta las pautas del funcionamiento del servicio de bicitaxis. Por ejemplo, se establece el horario del servicio que es de 6:00am a 10:00pm, además de que éste debe respetar el reglamento de tránsito al igual que cualquier otro automóvil. También el reglamento constriñe la circulación de estas unidades sólo al interior de la cabecera municipal y a los barrios más cercanos. Hay una prohibición absoluta de circular por carretera, además de prohibir el consumo de bebidas alcohólicas y otras sustancias que causen alteraciones a la conciencia mientras los conductores estén laborando, de lo contrario estos serán multados o sancionados por el mismo Ayuntamiento.

Yo me gano a la gente a través de un buen servicio. Cuando haces eso es lo que la gente siempre va a preferir, y es así como a uno lo buscan y le dan preferencia. Por eso siempre busco traer a mi bicitaxi limpio y que no esté todo mugroso, yo sé que aquí yo me mando solo y es por esa razón que también lo hago y no tengo necesidad de que alguien me esté mandando (Moy, 2019).

Tabla 3

Bicitaxis de La Cabecera Municipal de Xonacatlán “Datos Generales y Características”¹				
Nombre de la Organización	Año de Fundación	No. De Unidades	Colores Distintivos	Nombre del Líder
Xonitas Unidas	1999	100	Verde con franjas blancas	Abimael Natam R.
Calandrias Unidas de Xonacatlán	2001	64	Amarillo	Diego S.
Calandrias Unidas A.C	2001	44	Amarillos, Azul con franjas Blancas	Filiberto Rojas
Calandrias Halcones	2003	41	Verde con franjas blancas y dibujo de un Halcón como distintivo	Mariano Amado
XonaComet	2006	47	Azul	Cruz Zepeda
Vicente Guerrero	2010	26	Gris	Ismael Valdez
Total, de unidades		322		

Los bicitaxis brindan servicio en toda la cabecera municipal de Xonacatlán además de una parte del barrio Emiliano Zapata y el barrio de San Antonio la Fe. Esto ha hecho que estén distribuidos de manera estratégica: en toda la cabecera se crean pequeñas bases, aunque no son fijas sí, sino que constituyen un referente para los usuarios que suelen identificar dónde suele haber bicitaxis disponibles. Durante el trabajo de campo se detectaron al menos diez bases de este tipo, en lugares como la entrada a la cabecera municipal, la Presidencia Municipal, la oficina del INE, el DIF, distintos Centros de Salud y escuelas, además de algunos centros comerciales, templos religiosos y junto a bases de taxis convencionales.

Lo anterior ha hecho al bicitaxi un conector de diferentes espacios, lo que hace que se disminuya el tiempo de traslado de una persona o mercancía a algún punto específico de la cabecera.

Mi bicitaxi para mi es mi herramienta de trabajo y claro que le guardo afecto gracias a él puedo sacar para comer, siempre trato de cuidarlo y de que este al

¹ Información Brindada por el Ayuntamiento de Xonacatlán.

cien, porque yo sé que mientras el este bien, nunca me va a dejar tirado, cuando lo llevo a descuidar y me da lata luego lo ando regañando, pero yo sé que los regaños son para uno mismo por dejarlo que ande así (Moy, 2019).

Los conductores como agremiados del servicio de bicitaxis participan en las festividades religiosas de la cabecera municipal, sobre todo en la de San Francisco de Asís, que es la fiesta principal. Suelen donar pirotecnia y refrescos para dicha celebración, además de que la organización “Calandrias Halcones” introdujeron la imagen de la virgen de Guadalupe en la base de la entrada a la cabecera. Aunque esta organización introdujo la imagen, en realidad todos los bicitaxistas colaboran para que se realice su fiesta el día 12 de diciembre. Esta se puede considerarse como la imagen de los bicitaxistas de Xonacatlán. En la fecha que se le festeja se celebra una misa y se ofrece una comida para las personas que gusten a acompañar en la celebración.

De acuerdo A Natam líder de la Organización De Los Xonitas Unidos, dice que de las 322 unidades hay algunos bicitaxistas que pertenecen a religiones distintas al catolicismo, sin embargo no han llegado a tener problemas por esto, pues todos cooperan para las festividades católicas.

Elemento aparte para mencionarse es la estética del bicitaxi en Xonacatlán. Ya se ha referido en qué consiste cada unidad (una bicicleta a la que se le adapta una caja de acero de dos ruedas en la que se encuentran los asientos para sus pasajeros) y se ha dicho que tienen distintivos que permiten saber a qué organización pertenecen. Pero aparte de todo esto cada unidad suele tener algún elemento característico, visual y/o acústico. Los propios operadores hablan de un “tuning” que vuelve única cada unidad.

Yo le tengo le tengo cariño a mi bicitaxi porque es el sustento de mi hogar, si él está bien, pues mi hogar también está bien, yo lo traigo adornado así porque la imagen que trae pintada soy yo representando al rap y las cosas que me gustan, quiero que mi bicitaxi sea único y no sea igual a los demás, para que sea distinguido en el oficio (El Negro 2019)

El binomio operador-bicitaxi, no ha podido mantenerse ajeno al proceso de construcción de identidad. Inclusive aquellos informantes que refirieron sus reservas al principio para dedicarse a esta actividad, han terminado por ver en ella un referente que les indica lo que ahora son.

El bicitaxi está adornado de esa manera porque representa a un amigo que perdí hace unos años, y esta es la manera en que lo honro y que siento que me acompaña (Magnolio, 2019).

Entre los usuarios locales, los oriundos de la cabecera municipal puede desarrollarse un modo de identificar a algunas unidades de bicitaxi. Ello se debe precisamente al tuning que varis han hecho de sus unidades. Una pinta, un color, un sistema de sonido, un accesorio o cualquier otro accesorio pueden constituirse en distintivos.

Ideas finales

A lo largo de sus veinte años de servicio el bicitaxi en Xonacatlán se han generado una serie de dinámicas dentro de la cabecera que están articuladas con estas unidades de transporte. Han generado un impacto en la cotidianidad de las personas, haciendo que el bicitaxi tenga ya una presencia y un rol en el acontecer y las actividades diarias de los habitantes.

Los bicitaxis pueden localizarse distribuidos de manera estratégica dentro del territorio de la cabecera, lo cual los convierte en un medio de transporte que es accesible la mayor parte del tiempo. Los transeúntes locales y foráneos lo puedan abordar de manera fácil y rápida. Los comerciantes los pueden emplear para hacer entregas o llevar insumos.

Este medio de transporte se ha convertido, según varios de los informantes de la localidad en un facilitador: sienten que les ha hecho la vida menos complicada a las personas; hacen que sea más práctico el desplazarse y el desarrollar sus actividades, lo que implica una menor inversión de tiempo y energía. Desde esta perspectiva este servicio responde a diferentes situaciones y necesidades, que van desde un traslado rápido, la aminoración de cargas, el transporte de personas que ya no les es tan fácil moverse (tercera edad o discapacitadas), e inclusive los conductores se han convertido en guías que pueden ubicar diferentes lugares fácilmente al conocer el territorio donde estos se desenvuelven.

En materia de comercio juegan un papel fundamental se vuelven movilizados de mercancía internamente así mismo se vuelve un conector entre distintos establecimientos lo cual fortalece la relación económica ya que resulta más económico usar un bicitaxi que transportar los diferentes productos en un vehículo de motor, así mismo estos bicitaxis son utilizados por personas que

vienen de fuera a surtir de mercancía y estos trasladan sus productos de manera interna a los otros sistemas de transporte que comunican a Xonacatlán con otras poblaciones.

Lo que surgió como una actividad económica alternativa, distinta a las opciones regulares y reguladas de transporte, impulsada por unas cuantas familias, hoy es signo del municipio. La gente refirió insistentemente durante la investigación en que Xona ya era reconocida por la existencia de bicitaxis. Los propios operadores, que provenían de actividades laborales y económicas diversas, han aprendido a ser y sentirse bicitaxista; suelen entenderse junto con su unidad como un binomio que presta un servicios, les da sustento y les otorga un lugar en el municipio y la región. Como finalmente lo dijo uno de ellos, Juan Manuel, “ya somos parte de Xona”.

Fuentes:

Aguirre Baztán, Ángel (1999), La identidad cultural, *Anthropológica, Revista de Etnopsicología y Etnopsiquiatría*, España: Instituto de Antropología de Barcelona, Centro de Psicología INFAD, Sociedad Española de Antropología Aplicada.

Arriaga, J y Velazco, J. (2017), Entropía y ´problemas de autorreproducción del Sistema social y cultural en el campo mexicano. En Arriaga J y otros (comp.) *Cultura y Sociedad en Movimiento. Mexico*, Porrúa.

Cadela, Beatriz (2018) “Deterioro de la imagen urbana en la cabecera municipal de Xonacatlán, Estado de México, 1974-2015” Tesis para obtener el título de Licenciada en Planeación Territorial, Universidad Autónoma del Estado de México.

Dávila, Julio D., Nuevos, transportes y movilidad urbana Revista Bitácora Urbano Territorial [en línea] 2012, 21 (Julio-Diciembre). Disponible en:

<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255009>> ISSN 0124-7913

Erickson, Erick (1977). La identidad psicosocial, en *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, tomo V, España: Aguilar.

Giménez, Gilberto (2000), Identidades étnicas: estado de la cuestión, en Reina, Leticia *Los retos de la etnicidad en los Estados-nación del siglo XXI*, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto Nacional Indigenista, Miguel Ángel Porrúa.

Gobierno del Estado de México (GEM/ Consejo Estatal de Población (COESPO) (2012), Zona Metropolitana del Valle de Toluca: aspectos sociodemográficos. Recuperado de: http://portal2.edomex.gob.mx/coespo/centrodedocumentacion/descargas/groups/public/documents/edomex_archivo/coespo_pdf_zm12.pdf.

Lourdes Díaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïidadi Sahabana. Un transporte urbano no convencional en África Subsahariana: el moto taxi. Revista VIAL, 2011, pp.52-54. Disponible en: <http://econpapers.repec.org/paper/haljournal/halshs-01006268.htm>

Mercado, Asael y Morales Alejandrina (2010), El proceso de construcción de la identidad colectiva, *Convergencia*, núm. 53, pp. 229-251.

Morales, José Francisco (1999), La identidad social, *Anthropológica, Revista de Etnopsicología y Etnopsiquiatría*, Instituto de Antropología de Barcelona, Centro de Psicología INFAD, Sociedad Española de Antropología Aplicada.

Portal, Ana María (1991), La identidad como objeto de estudio de la antropología, *Alteridades, revista del Departamento de Antropología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa*, núm. 2.

Scandroglio, Bárbara et al. (2008). *La teoría de la identidad social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias*, Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

Sheller, M. Urry, J. (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, n.º 38, págs. 207-226.

SIMMELL, C. (1999). *Traffic Calming: An Study of Contestation Between Lay and Expert Groups in the Construction of Risk-related Knowledges*. Tesis de doctorado no publicada. School of Independent Studies, Lancaster University.

Tajfel, Henri (1984) *Grupos humanos y categorías sociales*. Barcelona: Herder.

Vivas, Pep; Ribera-Fumaz, Ramon (2007) "Ciudades, movilidad y tecnologías: hacia la Barcelona móvil" En: Ciudades en la sociedad de la información. [artículo en línea]. UOC Papers. N°. 5. UOC